



Günter Ederer

Mautgestammel und Autobahnkommunismus

830 000 Kilometer haben wir im letzten Jahr auf den Autobahnen abgestanden. Da gab es keinen Unterschied zwischen Deutschen und Ausländern – vor verrotteten Brücken und schier endlosen Baustellen sind alle gleich. Es gibt verschiedene Berechnungen, was dieses Ergebnis einer verfehlten Verkehrspolitik kostet. Zirka 14 Milliarden Liter Sprit, so sagen einige Studien werden dabei sinnlos verbrannt. Für die Betroffenen mehr als ein Ärgernis. Den Finanzminister freut es. Kassiert er doch etwa die Hälfte des Geldes, das wir für den Sprit im Stillstand bezahlen. Ich will nicht soweit gehen und behaupten: Kassenwart Wolfgang Schäuble organisiert die Staus, um seine Einnahmen zu verbessern, aber er tut alles, damit sich die Situation nicht ändert. Das werde ich im Folgenden noch erläutern, denn ich bin sicher, dass Sie auf diese Idee noch nicht gekommen sind, weil sie im ersten Moment so abwegig scheint.

Die von der Regierung eingesetzte Bodewig-Kommission, benannt nach einem der vielen Verkehrsminister der letzten Jahren, die alle den schleichenden Verfall und den Rückgang der Bautätigkeit nicht aufgehalten haben. Diese Bodewig-Kommission hat sehr zurückhaltend ausgerechnet, dass wir pro Jahr mindestens 7,2 Milliarden Euro nur für die Autobahnen benötigen, um den Verkehr auf diesen Hauptschlagadern der deutschen Wirtschaft nicht zum Infarkt zu treiben. Interessanterweise diskutieren die Verkehrsminister und Politiker aller Schattierungen nicht darüber, wie sie dieses Geld bereitstellen wollen, sondern sie gackern über eine bayerische Folkloremaut, die – sind wir sehr großzügig – 600 Millionen im Jahr bringen könnte. Das ist noch nicht einmal ein Tropfen auf einen heißen Stein.

Diese Mautdiskussion zeigt exemplarisch, warum in dieser Republik selbst so primitive Probleme, wie Schlaglöcher und sanierungsbedürftige Brücken nicht mehr gelöst werden können. Verblüffend, wie simpel sich das Volk ablenken und auf eine schräge Debatte umlenken lässt. Diese Volksverdummung geschieht auf drei politisch motivierten Ebenen.

1. Stufe: Seit Jahrzehnten werden die Teilnehmer am Straßenverkehr zur Kasse gebeten. In den letzten Jahren waren es rund 60 Milliarden an Steuern und Gebühren pro Jahr. Aber nur gut 5 Milliarden Euro flossen wieder in die Instandhaltung der Autobahnen und Fernstraßen zurück. Insgesamt fließen keine 20 Milliarden Euro für die Strassen des Bundes, der Kommunen und Länder zurück. Der Individual- und Güterverkehr auf der Straße ist also für den Staat ein lohnendes Geschäft. Die Konkurrenz auf der Schiene bekommt dafür aber 18 Milliarden aus dem Staatshaushalt geschenkt, was mit allerlei unzutreffenden Beschönigungen begründet wird. Der Klimaschutz ist neuerdings dazu gekommen und mit dem lässt sich ja alles begründen. Er ist die Allzweckbegründung für jeden staatlichen Griff in unsere Taschen oder die Bedienung von Lobbyisten.

Statt über die Umverteilung der Milliarden aus dem hochprofitablen Straßenverkehr in den kapitalverschlingenden Schienenverkehr zu diskutieren, wird die Gerechtigkeitslücke entdeckt, mit der sich in Deutschland jeder Unfug begründen lässt: Die lautet. Wir armen Deutschen zahlen, die Ausländer zahlen nichts. Vor allem die bayerische CSU ärgert es, dass ihre alpenländischen Brüder, sie beim Wochenendbesuch auf den Skipisten gnadenlos am Unterhalt der sehr guten österreichischen Autobahnen beteiligt. So haben wir jetzt eine heftige Mautdebatte, bei der es um Wenig bis Nichts geht, aber den Stammtisch bedient.

2. Die parteipolitischen Spiele beginnen. Weil diese bayerische Folkloremaut solch einen hanebüchernen Unsinn darstellt, ist es leicht für die anderen Parteien, die CSU zu kritisieren. Dabei sind ihre Argumente genau so peinlich, wie unsinnig. Die Nordrhein-Westfalen, voran der CDU-Vorsitzende Armin Laschet fürchten, dass eine Maut, die Niederländer zu Gegenmaßnahmen verführt und sie dann auch bezahlen müssen, wenn sie am Wochenende an die Nordsee fahren. Dabei nutzt er die Maut vor allem, um den ungeliebten Bayernboss Seehofer zu ärgern, denn einen Vorschlag, wie seine verrosteten Brücken in NRW erneuert werden sollen, macht er nicht. Auch CSU-intern taugt die Maut zu Grabenkriegen. Joachim Herrmann, ewiger Vize und von Seehofer als Nachfolger im Ministerpräsidentenamt ausrangiert, überlegt laut, ob die grenznahen Kreise nicht von der Maut ausgenommen werden sollten. Die Nachbarn könnten sonst ihre Fahrten in die billigen deutschen Supermärkte einstellen. Herrmann musste klar sein, dass die Chancen für eine Ausländermaut natürlich gegen Null sinken, wenn sie nur noch für wenige

Langstreckenfahrer gelten soll. Entsprechend rüde wurde er zurückgepiffen.

Da sprang ihm schnell noch Christian Lindner zur Seite. Nicht nur, dass auch er Ausnahmen entlang der Grenze für gut befand, sah er in einer Maut neue Gräben zwischen Deutschland und seinen Nachbarn entstehen. Abgesehen davon, dass nur die Beneluxstaaten und Dänemark alle Nachbarn selbst Maut kassieren, ist dies ein peinlicher Auftritt, um auch wieder einmal wahrgenommen zu werden. Er zeigte, dass er keinen ordnungspolitischen Kompass hat.

3. Die SPD hat keinen Grund sich an diesem Argumenten-Tohuwabohu zu beteiligen. Sie hat im Koalitionsvertrag einer Maut zugestimmt, die keinen Autofahrer mehr belastet. Damit liegt sie voll auf der Linie der Kanzlerin. Genussvoll betrachten sie gemeinsam, wie mit lautem Getöse der CSU-Berg kreist und dann ein Mautmäuslein gebärt. Und damit können sich auch die Grünen zufriedengeben. Es wird nicht mehr Geld für den Straßenverkehr geben. Damit müssen sie auch keine ungeliebten Autobahnprojekte verhindern, sondern können staatstragend darauf verweisen, dass jetzt erst einmal die Infrastruktur gerettet werden muss. So dient diese Maut-Debatte vielen, nur nicht den Stau geplagten Autofahrern. Dem wird durch diese schräge Diskussion vorgegaukelt, ohne eine Umstellung von der zurzeit praktizierten Steuerfinanzierung auf eine Nutzerfinanzierung, also Maut, könne er den Dauerstaus entkommen.

Damit sind wir wieder am Anfang dieses Mautgestammels. Die Politiker schaffen es, uns viele Milliarden durch Staukosten abzunehmen und das Volk ist auch noch dankbar dafür, dass nur die Ausländer bezahlen sollen. Den Wählern soll nicht bewusst werden, dass sie ja schon zahlen.

Aber wie soll es weitergehen? Über Jahrzehnte ist nachweisbar, dass unser jetziges System nicht funktioniert. Auch die Ursachen sind ausführlich beschrieben und bekannt. Aber das fatale Ergebnis wird mit allen möglichen Ausreden von der Geldnot bis hin zum Umweltschutz umschrieben. Dabei reicht ein Satz: Im Verkehr herrscht Planwirtschaft pur und Planwirtschaft produziert immer organisierte Verantwortungslosigkeit. Bei den Recherchen zu dem demnächst erscheinenden Buch „Deutschland im Stau“ hat mir der Verkehrswissenschaftler Prof. Karl Hans Hartwig eine Analyse unseres Verkehrschaos vermittelt, die zutreffender nicht sein könnte. In seiner Abschiedsvorlesung an der Universität Münster, wo er den Lehrstuhl für Wirtschaftspolitik, im Institut für Verkehrswissenschaften innehatte,

überschrieb er seine Bilanz und seinen Lösungsvorschlag: „Wege aus dem Autobahnkommunismus.“ Seine Analyse ist schonungslos und trifft nicht nur linke und grüne Politiker, sie trifft auch CDU, CSU und FDP, die den jetzigen Zustand mit zu verantworten haben.

Sein Vergleich: Der deutsche Autobahnbau und die kommunistische Wirtschaftsform führen beide zu Ineffizienz, was sich im Mangel auf der einen Seite (Staus) und Verschwendung (nicht genutzte Investitionen) ausdrückt. Realkommunismus bedeutet Staatseigentum, die Bundesfernstraßen sind Bundeseigentum. Im Realkommunismus bestimmt die staatliche Zentralplanung, im Straßenbaukommunismus gibt es den Bundesverkehrswegeplan. Der Realkommunismus regiert mit verbindlichen Direktiven an Behörden, Kombinate und Volkseigene Betriebe, im Straßenbaukommunismus bestimmen verbindliche Direktiven an Ministerien, Straßenbauämter und Straßenbaumeistereien, was gemacht wird. Im Realkommunismus gibt es festgesetzte Preise, der Autobahnkommunismus verzichtet auf Knappheitspreise mit der Ausnahme der Lkw-Maut für Fahrzeuge über 12 Tonnen. Prof. Hartwig beschreibt auch die Mechanismen die zu der Unterfinanzierung und Staatsabhängigkeit führen. Als Anbieter für den Straßenbau stehen in unserem System die Politiker im Mittelpunkt. Der Erfolg des Politikers misst sich an seiner Stimmenmaximierung. Wenn er auf dem Fernstraßenmarkt auftritt, dann muss er hohe Kosten in der Gegenwart fordern mit unsicherem Nutzen in der Zukunft. Und er trifft auf die NIMBY - Wähler – die Not In My Back Yard-, also nicht in meinem Garten – Bürger. Die sind vielleicht sogar für eine neue Straße, aber weit weg von ihrem Garten. Die Masse seiner Wähler hat eine hohe Präferenz für den Gegenwartskonsum, er honoriert Investitionen in konsumtive Ausgaben des Staates mehr, als den Ausbau der Investitionen. Dies reflektiert der Politiker, indem er sich bei dem Bau von Fernstraßen zurückhält, was zu Unterinvestitionen führt. Hartwig hat damit die Kettenreaktion beschrieben, die typisch ist für staatlich beeinflusste Entscheidungen und die zu unserem Verkehrschaos führen.

Und davon ist bei der ganzen Mautdiskussion nicht die Rede. Und deshalb ist sie überflüssig.

Helpen Sie uns Die ACHSE DES GUTEN noch besser zu machen und auszubauen!

Spendenkonto

Kontonummer: 4801474

Augusta-Bank, Augsburg

Bankleitzahl 720 900 00

Internationale Bankleitzahl BIC GENODEF1AUB

Internationale Konto-Nr. IBAN DE27720900000004801474